SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 24 minutos)

La Comisión de Hacienda tiene mucho gusto en recibir al Centro de Propietarios de Omnibus de Turismo del Uruguay, al Centro de Propietarios de Remises del Uruguay y al Transporte Escolar Unido, tres agremiaciones que van a comentar un proyecto de ley que ha ingresado a esta Comisión sobre transporte terrestre de personas y modificaciones tributarias.

No queda otra cosa, pues, que concederles la palabra.

SEÑOR ERRAMOUSPE.- Ante todo, agradecemos a la Comisión de Hacienda del Senado la oportunidad que nos dio para discutir algunos elementos de este proyecto de ley, chance que no tuvimos cuando fue elaborada por el Poder Ejecutivo.

Por otro lado, quiero hacer el siguiente comentario. Nuestras agremiaciones, en realidad, son embriones de la futura conformación de la Federación Uruguaya de Pequeñas y Medianas Empresas del Transporte, que es algo que lentamente venimos procesando ante la falta de oportunidades para manifestar nuestro punto de vista y nuestros aportes en la elaboración de proyectos de este tipo, con los costos que ello supone posteriormente para todos los uruguayos, puesto que si vinieran con una previa discusión, le ahorraríamos al Parlamento nacional, a nuestras agremiaciones y, por ende, a todo el país, un tiempo precioso a la hora de trabajar en torno a ellos.

Desde ya adelantamos que no vamos a argumentar demasiado en lo que hace a los aspectos técnicos, aunque obviamente quedamos a vuestras órdenes para posteriormente discutirlos.

Lo que sí queremos remarcar es que en este momento la aplicación del IVA al transporte de pasajeros, es decir, de turismo, de escolares, en los remises, en todas las pequeñas y medianas empresas de este país, es inviable. ¿Por qué decimos que es inviable? Porque el descuento que aparentemente generaría este proyecto de ley, en nuestra paramétrica, no es de significación. En cambio sí es de significación en los productos como los que usamos que, hoy por hoy, cada día más se van tornando imprescindibles.

Recién comentábamos en el pasillo con colegas de distintas actividades, que entre las primeras cosas que están suprimiendo los uruguayos está el paseo a Colonia, a Punta del Este o el traslado de sus hijos a la escuela, que se hace por otros medios. Y ni que hablar en cuanto al transporte en remises y del transporte individual, que presentan una pérdida brutal. El boleto aún sigue siendo lo más económico. Como todos saben, los insumos como el gasoil son dolarizados y acabamos de sufrir un durísimo golpe, el segundo del año, que ha duplicado el valor del gasoil con respecto a la nafta y a otros combustibles, que son fundamentales para el trabajo que realizamos, mientras que nuestros precios no se han movido porque no los podría soportar el mercado. Ninguna de las tres actividades que desarrollamos son tarifadas; podemos decir que se están perdiendo 1:000.000 de boletos por mes y una cantidad de pasajeros del transporte individual, que también es tarifado. Una posibilidad estaría en que se nos exonerara del IVA porque de lo contrario, nuestra actividad se tornaría inviable. Sin duda, pasaríamos a engrosar el grupo de la informalidad ya existente en el transporte, que es muy importante, pero no solamente existe en ese sector, sino en distintos órdenes de la vida del país.

A mediados de julio nuestra asociación va a tener que replantearse si puede realizar aportes a los organismos tanto de seguridad social como fiscales.

Al igual que una Intendencia que también nos sorprendió este año con un aumento de un 18 % en nuestro país, con autos que han bajado aproximadamente un 50% y un 70% en su valor real. Entonces a las cargas fiscales que venimos soportando se suma un grueso aumento en cargas impositivas; aclaro que somos pequeñas y medianas empresas y sufrimos un aumento de un 20% en nuestro aporte.

Sin pretender empezar a discutir técnicamente qué significaría un 1% o 2% -sacar un punto acá o ponerlo allá- la primera gran significación que tiene para nosotros es que dejaríamos de ser pequeñas y medianas empresas porque para descontar ese IVA necesariamente tendríamos que pasar al régimen de gran empresa con una contabilidad suficiente. Para decir esto en un lenguaje popular en vez de pagar $ 300 en una oficina de gestoría que se encarga de hacer los trámites, pasaríamos a abonar $ 1.500 a un contador para que lleve adelante la contabilidad. Con esto no pretendemos dejar sin trabajo a los contadores, sino que nuestro costo no ascienda a eso porque no podemos resolverlo de ninguna forma. Con esto quiero decir que 1.500 empresas de transporte pasaríamos al régimen de gran empresa. ¿Qué significa esto en la realidad? Que en el mes de junio nadie pagaría más nada porque esos $ 1.500 o $ 2.000 que tendríamos que abonar no podríamos afrontarlo, ya que no tendríamos posibilidades técnicas de llevar esa contabilidad con el IVA y con certificados de descuento y, además, con una serie de cosas que sí son muy aplicables y beneficiosas para quienes discutieron el proyecto, pero no para nosotros. No queremos criticar fuertemente a este proyecto, pero debemos resaltar que es bueno para quien lo elaboró en conjunto con el Poder Ejecutivo o sea, las grandes empresas de transporte, pero para nosotros sería caótico. Hemos escuchado que existen discusiones con las gremiales del sector y debemos decir que eso es mentira, solamente es con una de las gremiales. Concretamente, me refiero al ómnibus de línea que traslada el problema a una paramétrica y, el Ministerio de Transporte fija una tarifa mayor que para el usuario que tiene que viajar del interior a Montevideo o viceversa y no dispone de otra vía que la utilización de la línea regular, debe abonarlo. Pero nosotros debemos absorber el costo y pasar a ser gran empresa, utilizar una infraestructura que no tenemos. No se deben olvidar que estamos hablando de empresas que en un 95% son familiares y que en muchos casos se está dando la conducción femenina del vehículo lo cual independientemente de ser peligroso es real.

De modo que esta es la realidad que estamos viviendo y que, en nuestra opinión, debemos resolver pues, repito, la aprobación de todo esto significaría nuestra desaparición como sector formal en el transporte de pasajeros, lo cual no es ninguna exageración.

Dicho de otro modo, es probable que en un período de tres o cuatro meses desaparezcamos de la formalidad y esto es algo que ya está sucediendo con las actuales cargas, aun sin entrar en la discusión de estos elementos.

Por cierto, hay empresas que no pagan muchísimas cosas porque les es imposible. Hemos comenzado el 2003 que, aparentemente, sería muy próspero, pero no sabemos para quién, pues hemos tenido que cubrir dos aumentos del gas oil, un 18% de patente y aumento de la carga fiscal por parte de la Dirección General Impositiva; por ende, esa muy buena situación del país que algunos anunciaban, nosotros no logramos verla porque nuestros ingresos caen día a día y ya no soportamos ningún tipo más de carga, no lo podemos absorber.

En consecuencia, de aprobarse este proyecto de ley tal como ha venido al Parlamento equivaldría a convertirnos en nuevos evasores, de entre los tantos que ya hay en este país. Y eso no es lo que ha caracterizado a la pequeña y mediana empresa del Uruguay, ya que por nuestra propia conformación como empresas de carácter familiar, siempre -diría en los tiempos gloriosos-, entre el 1º y el 5 de cada mes teníamos pago nuestros insumos, independientemente de que vencían el 20. Eso refleja una concepción de cómo funcionaba el hogar en el Uruguay, donde el jefe de familia pagaba todo y se quedaba tranquilo el resto del mes, atendiendo las distintas necesidades. Así es como funcionaban también nuestras empresas, pero ya no es lo mismo.

Nuestra idea es seguir en el marco de la formalidad, con optimismo y hacia adelante, con la esperanza de que se dé un cambio en nuestra situación económica. Pero si esta normativa se aprueba lo más probable es que pasemos a engrosar el gran cordón de la informalidad con el peligro que ello implica en el sentido de que generalmente no tiene retorno. Cuando alguien se pasa a la informalidad, tal como lo hemos visto en los más variados casos y actividades, luego pasa a luchar por legalizar esa informalidad. Así, a lo largo y ancho del país, vemos enarboladas las banderas de la informalidad como único medio de vida. Por nuestra parte queremos exactamente lo contrario, pretendemos cumplir con los impuestos, pero si son pagables. Sin embargo, en cualquiera de las ramas que estamos presentes hoy aquí, estos impuestos son impagables.

Muchas gracias.

SEÑOR ALONSO.- En primer lugar, quisiera presentarme. Soy representante del Centro de Propietarios de Ómnibus de Turismo del Uruguay. Trataré de ser breve.

Como sabrán el transporte tiene una serie de áreas que son muy distintas unas de las otras. El transporte de línea regular, el remise, el transporte escolar y el transporte turístico, están todos, generalmente, agremiados en ANETRA. Se trata de grandes empresas que intervienen activamente en las reuniones con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el resto del Poder Ejecutivo, en todo lo relacionado con este tipo de proyectos de ley.

En nuestro caso, el transporte turístico, dentro de la Ley de Turismo está considerado como un operador turístico más. Por lo tanto, el turismo, declarado de interés nacional actualmente está exonerado de IVA. Indudablemente, lo que decía el compañero es muy cierto. Existen leyes y decretos dictados por los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Turismo -que nos son aplicados en nuestro caso y con respecto al transporte escolar, remises y taxis, tiene competencia la Intendencia Municipal que se encarga de su regulación, porque se trata de un transporte departamental- que, lamentablemente no se cumplen. Esto trae como consecuencia el alto grado de informalismo. Los que fuimos educados por nuestros padres que nos inculcaron que debíamos cumplir con todas nuestras obligaciones, lo seguimos haciendo, porque nadie nos va a cambiar. Indudablemente, desde nuestras propias agremiaciones debemos luchar contra aquellos colegas que son informales porque vemos que nos están perjudicando. Si vamos a la práctica, antes de todo este tema de la devaluación, las cifras oscilaban entre U$S 12 a U$S 20, llegando casi a U$S 30, y cobrábamos un viaje a Punta del Este -con crucero o porque una Comisión de Vecinos organizaba una excursión- como estamos en un país dolarizado -y lo seguimos estando- y ahora tenemos que cobrar en pesos, la situación se torna terrible.

Para poner un ejemplo, cobrábamos U$S 300 -puede ser Colonia, Paysandú, Salto, las termas- pero, en este momento, para poder ir a Punta del Este tenemos que cobrar U$S 100, de lo contrario no vamos. A su vez, como consecuencia de todo esto, ¿qué ha tenido que hacer la familia uruguaya? En primer lugar, comer y olvidarse de la Coca Cola, el vino y tomar agua. Digo esto porque lamentablemente está pasando en mi casa. La gente, entonces, lo primero que va a dejar de hacer es salir de viaje. Por lo tanto, no sólo no cobramos cien viajes a Punta del Este –por decir algo- a U$S 300, sino que estamos haciendo 30 viajes a U$S 100. Pero, ¿qué sucede? No los podemos cobrar más porque el informalismo es terrible. Lo más lamentable y penoso es que el Estado no hace nada para combatirlo. Estoy cansado de ir a los Ministerios y ver la pasmosa tranquilidad y la incompetencia –no estoy hablando de los Ministros- de los Directores, de los Jefes de Sector, aquellos que desde siempre están acostumbrados a mover un papel de una mesa a la otra y si se le pide que muevan dos papeles, se molestan porque no les corresponde. Así está todo.

Los que hacemos turismo debemos respetar un decreto del Ministerio de Transporte. Tenemos que estar inscriptos en dicho Ministerio, tener seguros de pasajeros nacionales e internacionales y el Banco de Seguros del Estado no se baja del caballo y sigue cobrando lo mismo. Nuestras unidades valen una tercera parte. Sucede lo mismo con las casas que si tenían un valor de U$S 100.000, ahora valen U$S 30.000.

Volviendo a lo que nos concierne, nos exigen una serie de cosas que es imposible cumplirlas. Entonces, el Estado está obligando al transportista a convertirse en ilegal.

Si esto sigue así, el Estado no va a poder pagar; si esto continúa así, nadie va a poder cobrar el sueldo a fin de mes, porque el Estado ya ha visto muy reducidos sus ingresos: ahora está recaudando la mitad de lo que recaudaba y eso, además, con dificultades.

Entonces, para estar en el Banco de Seguros, tengo que pagar el seguro del ómnibus. Teniendo en cuenta lo que se paga por un automóvil, se puede deducir lo que yo tendré que pagar por un ómnibus que vale U$S 150.000, mejor dicho, valía; ahora no sé si valdrá dos pesos. Pero a su vez, tengo que sacar el seguro de pasajeros internacional para que ellos vayan garantidos arriba del ómnibus, y el seguro de pasajeros nacional, para que tengan a quien reclamarle. Si yo organizo una excursión a Colonia, a Punta del Este, a Florianópolis, a Caracas o a donde sea, tengo que contar con el correspondiente aval del Ministerio de Turismo. Si ofrezco una excursión y prometo un hotel cinco estrellas y cinco comidas diarias, pero luego la alojo en una pensión y no le doy ninguna comida, la persona debe contar con un respaldo para poder presentarse ante el Ministerio de Turismo y, mediante un aval de dicha Cartera, poder reclamar, porque fue estafada. Digo esto porque ofrecí una excursión de diez días a Río de Janeiro, en el

Hotel Sheraton, con diez comidas, mulatas y cincuenta mil cosas más, pero después no di nada de eso. Entonces, esa persona puede ir al Ministerio de Turismo y decir que yo la estafé y allí, con el aval del Banco de Seguros, dicha Cartera le paga.

En este sentido, aquí se han dado ejemplos brutales. Ha habido agencias de viajes que han estafado, por ejemplo, a los maestros. Es el caso de Galatour, que organizaba un tipo de viajes similar a los que organiza Arquitectura. Esa agencia cerró y todo lo que habían aportado esos maestros para su viaje se los estafaron. Sin embargo, se presentaron al Ministerio de Turismo y lograron que se les devolviera lo que habían aportado a la agencia.

Pero ¿qué sucede? En lo personal -y discúlpeseme por la expresión- estoy "repodrido" del Ministerio de Turismo. ¡Haga cumplir el decreto, señor Ministro, porque usted tiene una informalidad del 90%! Esto es alarmante, pero no se avanza nada en este aspecto.

En diciembre solicitamos una reunión con la Comisión de Turismo de la Cámara de Representantes, pero con el receso no la hemos podido concretar. Pedimos otra y ya van 20 días, pero aún no nos han llamado.

Yo quería explicar todas estas cosas. Fíjense que para pedir un aval de U$S 80.000 para garantizar al pasajero que se va a cumplir con lo que se le ha ofrecido, necesitaría una garantía inmobiliaria de U$S 120.000 y, además, el Banco de Seguros me cobra U$S 1.000 por año por ese concepto. Considero que la posición del Banco de Seguros es totalmente desubicada, porque cobrar esa cantidad por un aval de U$S 80.000 es un disparate elevado al cubo. Por otro lado, para renovar mi aval este año, mi propiedad ya no vale U$S 120.000.

SEÑOR PRESIDENTE.- La verdad es que todas estas cosas que están sucediendo nos asombran. Precisamente, inmediatamente después de despedir a esta delegación –que con mucho gusto estamos escuchando- tendremos una reunión con el señor Subsecretario de Economía y Finanzas por este proyecto. Inclusive, creo que ya ha llegado a la Casa para hablar de estas mismas cosas que ustedes nos están relatando. Creo que la casuística, la situación de los ómnibus, será un tema para analizar en profundidad.

Me interesa conocer dos o tres cosas sobre la iniciativa, por lo que pediría a la delegación si pudiera concentrarse en ellas, porque tenemos algunas dudas y podremos efectuar las preguntas correspondientes al Ministro en minutos.

SEÑOR MICHELINI.- Deseo consultar lo siguiente.

Si hubiera un artículo que expresamente exonerara a las pequeñas y medianas empresas que ustedes están mencionando –porque, de lo contrario, llegarían a una situación caótica- ¿ustedes tendrían inconvenientes con respecto a este proyecto de ley? Digo esto porque, quizás, se termina incluyendo un artículo para poner en práctica esa exoneración, pero después ustedes señalan: "Sí, pero por tal y cual cosa nos complica también".

SEÑOR SENESE.- Represento al Transporte Escolar Unido.

Antes que nada, voy a hacer una aclaración primaria para luego contestar la pregunta formulada por el señor Senador Michelini. Diré que, mas bien, estoy en representación de lo que va a ser la futura federación de pequeñas empresas de transporte. Además, como dije al principio, represento al sector de transporte de escolares -que era uno de los capítulos del proyecto de ley- que junto con el taxímetro está exonerado del 14% de IVA.

Quiero hacer hincapié en que en la Federación no entendíamos por qué dos sectores del transporte individual o semicolectivo -como decimos nosotros- que son el taxi y el transporte escolar, por gestiones realizadas, quedamos excluidos del aporte del 14% y marcábamos la injusticia que se había hecho con el resto de los sectores de pequeñas empresas. Como lo dijo nuestro compañero, recalcamos que ese proyecto de ley sirve simplemente a las grandes empresas de transporte. Las tres o cuatro gremiales que estamos representando en este ámbito pertenecemos a un sector de pequeñas y medianas empresas.

Ese era uno de los planteamientos que queríamos realizar, es decir que se anexaran, junto con el taxi y el transporte escolar, las demás modalidades de pequeñas empresas.

SEÑOR MICHELINI.- Por lo que ustedes están mencionando deduzco que no los complicaría la inclusión de una norma como la que cité en mi intervención anterior. Digo esto más allá de la otra realidad, que la conocemos y sobre la que no vamos a polemizar con ustedes ni con los señores Senadores en este momento.

Entonces, por la respuesta que se nos da, si se ampliara el alcance de ese artículo 3º, los inconvenientes quedarían sorteados.

SEÑOR COURIEL.- Quiero saber exactamente cuáles son las pequeñas empresas que se mencionan. No lo son el taxi ni el transporte escolar.

SEÑOR ALONSO.- Sí lo es el transporte escolar.

SEÑOR COURIEL.- El transporte escolar y los taxis están eximidos. Tampoco lo pagan el ómnibus de turismo ni el transporte de carga.

Entonces quiero saber quiénes son los que nuestros visitantes plantean que deben ser eximidos del pago correspondiente. En este momento tengo anotados los remises, pero quisiera saber de qué otras empresas se trataría.

SEÑOR ALONSO.- El transporte de turismo no está pagando. Nosotros nos referimos al nuevo proyecto de ley.

SEÑOR COURIEL.- En este momento, ¿pagan o no?

SEÑOR ERRAMOUSPE.- Deseo aclarar que ninguna empresa de transporte de pasajeros tributa IVA al día de hoy ni lo carga en su pasaje. Este proyecto de ley varía ese aspecto.

En determinadas áreas –y ahora vamos a hablar, como se dice comúnmente, a calzón quitado- del transporte canjean un impuesto por otro. Esto implicaría la derogación del 5% que tributa el transporte de pasajeros al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

No me voy a extender en cuanto a lo que significa ese 5% en la paramétrica de las grandes empresas, porque sé que el volumen es considerable, y sería justo que así lo hicieran.

Nuestra paramétrica para las pequeñas empresas en el caso del turismo implica muy poco, mientras que para el transporte individual, no significa nada, pues nosotros no tenemos moneda de cambio.

Volviendo al tema de hablar a calzón quitado, quiero decir que nosotros, en determinado momento, por la vía indirecta -ya que no tuvimos el placer de ser convocados por el Poder Ejecutivo para contribuir con nuestro país- intentamos -porque es bueno para el Uruguay tener normas uniformes y, por ende, un porcentaje del 12% o del 14% de IVA también uniforme para toda la actividad del transporte, pues de lo contrario esto se complicaría porque, como es sabido, dentro de la actividad formal hay empresas mixtas de transporte de línea y de turismo- tener una moneda de cambio que no nos representara una carga. La moneda de cambio que pedimos fue muy sencilla y consistía en que el Estado dejara, en primer lugar, de contratar vehículos informales. Digo esto porque el principal contratante de vehículos informales es el Estado.

SEÑOR ALONSO.- Eso es verdad.

SEÑOR ERRAMOUSPE.- Ello es realmente increíble. Ya llevamos dos años haciendo estas denuncias y no vemos que nadie encuentre una salida a esta situación. Es más; hace tres semanas el Banco de Seguros del Estado contrató remises en nuestro desmedro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber si es posible que nos hagan llegar las denuncias al Parlamento.

SEÑOR ERRAMOUSPE.- Le digo al señor Presidente que no le dará un solo Período para leerlas.

Acá estamos representando a 1.500 empresas; imaginen los señores Senadores a cuántas está contratando el Estado a nivel informal. Aclaro que esto lo digo sin pelos en la lengua y solicito que todo conste en la versión taquigráfica. Ojalá me lleven a diez mil estrados y Juzgados para demandarme por las cosas que expreso, porque así saldrán a la luz pública de una buena vez.

SEÑOR ROYBAL.- ¿Se tiene conocimiento de quiénes son los propietarios que empezaron a trabajar en el Banco de Seguros del Estado reemplazando a los remises?

SEÑOR ERRAMOUSPE.- El Directorio del Banco de Seguros del Estado lo sabe, pues fue el que llevó a cabo la contratación.

SEÑOR ALONSO.- Es muy fácil realizar un control. Por ejemplo, si cualquier institución estatal quiere contratar un vehículo para lo que lo necesite, la forma de controlar es muy sencilla, pues se le dirá: "Señor, tiene que traernos los certificados del Banco de Previsión Social y de la Dirección General Impositiva al día". Con estos documentos ya está. ¿Vieron que fácil es controlar el informalismo? Ahora bien; si esa persona no aporta al Banco de Previsión Social ni a la Dirección General Impositiva, se la considera informal. ¡Miren qué fácil es solucionar el problema! Si no se soluciona, es porque no se quiere.

SEÑOR ERRAMOUSPE.- Existe una fórmula más fácil de ejercer el control, que es la que intentamos generar como moneda de cambio. Concretamente, me refiero a la prohibición de la inscripción con el rubro "Transporte de pasajeros" de toda empresa que no cuente con los permisos nacionales y/o municipales para ejercerlo, o sea, Dirección General Impositiva y Banco de Previsión Social.

Yo con mucho gusto habría querido inscribir un banco en el 2002, lo que fue un pingüe negocio, pero no puedo porque necesito una habilitación del Banco Central, que es el organismo que supuestamente rige o regía esta actividad. En cambio va Juan Pérez y se inscribe como transportista de pasajeros sin tener ningún tipo de permiso nacional ni municipal. Nacional: concesión y/o habilitación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; municipal: permisario de remises, escolares o para turismo otorgados por la Intendencia del departamento donde se realiza la actividad.

Eso estuvo en un borrador del cual ustedes no tomaron conocimiento y ahí sí estábamos con plena disposición para adoptar esa carga impositiva si dejaban a un lado todo el terreno de la informalidad. Yo le pago contento al Estado un 14% o un 12% si tiene para conmigo una mínima retribución. Eso el Poder Ejecutivo no lo llevó a cabo; y no sólo no lo hizo, sino que siguió contratando vehículos no habilitados para el transporte de pasajeros. Ello obviamente le pesó, porque hay que canjear un 14% por lo otro.

Muy bien, como no tuvimos éxito en esta tarea, nos abocamos –y esta es la solicitud- a exonerar a determinadas actividades de este tema, sin que este tema sea completo, porque nosotros sí llevamos esas brutales cargas del gasoil. Ahora parece que tenemos índices distintos de los internacionales con respecto al precio del barril de petróleo, ya que aquí aumenta mientras que a nivel mundial baja. Se ve que en el Río de la Plata cotiza a un precio desmedido, puesto que a pesar de que en este momento existe una tendencia mundial a situarlo entre U$S 22 y U$S 28, para ANCAP no es así.

Entonces creemos que lo justo sería no dar a este proyecto de ley un tratamiento hiperurgente a los efectos de ver las fórmulas por las que pudiéramos obtener una exoneración de tributos del 14%, ya que no vamos a obtener los beneficios de un gasoil más barato.

SEÑOR COURIEL.- En primer lugar, el problema central que ustedes plantean y quieren resolver es el de la competencia de los informales. Tomo nota y veré por qué camino y mecanismo el Parlamento puede actuar.

En segundo término, dejo de lado eso y me aboco a este proyecto de ley. Ustedes dicen que si se les soluciona el problema del informalismo, pagan el 14%, pero mientras no se arregla, piden que se tenga en cuenta que no están en condiciones de pagar esa suma.

Entonces, quiero saber, así como están exonerados los taxis y el transporte escolar, quiénes quieren ustedes que también lo estén, porque todavía no lo sé.

Tengo aquí el proyecto de ley, lo voy a discutir y de una manera o de otra se va a resolver, pero insisto en que lo que necesito saber es qué están pidiendo, para poder atender los requerimientos.

SEÑOR ALONSO.- Que los que estamos exonerados no seamos incluidos aquí.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Los remises y el transporte de turismo son los dos sectores que pagan?

SEÑOR ALONSO.- El transporte turístico ya está exonerado por la Ley de Turismo. Como ustedes saben, el turismo, declarado de interés nacional, está exonerado del IVA, al igual que los hoteles. Puesto que el transporte turístico es un operador turístico más, actualmente está exonerado. Entonces, lo que no queremos es que se nos incluya aquí; sí seguir tal como estamos.

SEÑOR COURIEL.- En materia de turismo, lo entendí, porque está claro que hay una ley vigente que exonera del IVA a los ómnibus de turismo y que la preocupación que ustedes tienen es que en este proyecto de ley se modifique lo anterior y tengan que pagar, lo cual me parece absolutamente atendible, porque no hay razón para que esto suceda si ya están exonerados.

Ahora bien, los otros que figuran aquí son los remises. Entonces, pregunto: si incluyéramos un artículo que dijera, por ejemplo, "Los remises, los taxis y el transporte escolar quedan exonerados y quedan vigentes las exoneraciones en materia de turismo", ¿se terminó el problema -no el del informalismo- con este proyecto de ley?

SEÑOR ALONSO.- Sí, señor Senador.

SEÑOR SENESE.- En forma concreta, la solicitud es que en el artículo 6º, donde se dice "Exclúyase al taxímetro y al transporte escolar", se le agregue "servicios de remises y transporte turístico."

SEÑOR ERRAMOUSPE.- Ese es un primer aspecto que reconozco nos resuelve una gran parte del problema; pero, ¿cuál es la segunda parte? Es que nos veamos beneficiados con alguna de las exoneraciones que va a implicar los descuentos que uno va a poder realizar a través de la compra de gasoil, porque esa es la argumentación fundamental para duplicar el precio de este combustible con respecto al de las naftas y, a su vez, es un elemento que está directamente concatenado con la informalidad. Los informales utilizan el mismo gasoil que nosotros y, por ende, al subir un 20%, van a pagar el impuesto, pero en este caso también lo pagaríamos las pequeñas y medianas empresas.

En consecuencia, se debería encontrar un mecanismo que nos permitiera, sin llegar a las cifras de quienes tributarán en el futuro IVA, exonerar, por la vía de certificados de crédito o por los distintos mecanismos que se puedan estimar convenientes, algunos de los puntos que suponen esta suba del gasoil.

SEÑOR COURIEL.- Es como el informalismo: acepto la argumentación, entiendo que es un problema, pero no lo tengo en este proyecto de ley, aunque adelanto que lo puedo estudiar.

SEÑOR ALONSO.- Aquí el tema es nada más que el IVA.

SEÑOR COURIEL.- Pregunto si lo que tendríamos que agregar es que se mantengan vigentes las exoneraciones del IVA a los ómnibus de turismo -que está claro- y a los remises.

Además, ¿hay diferencias? ¿Hay empresas grandes de remises o todas son empresas familiares?

SEÑOR SENESE.- De las empresas que estamos representando acá, el 99% son unipersonales y de índole familiar.

SEÑOR BRAUSE.- Quisiera realizar una pregunta puntual. Al inicio de la exposición se nos dijo que representaban un número importante de empresas, el cual estaba en el entorno de las 1.500. A su vez, se nos expresó que estaban en trámite de formación de un gremio o de una federación. La pregunta concreta sería quiénes integran esta futura asociación y cuál es el estado actual en que está este trámite.

SEÑOR ERRAMOUSPE.- Quienes integramos provisoriamente una mesa de trabajo para la conformación de la Federación Uruguaya de Pequeñas y Medianas Empresas de Transporte, son el Transporte Escolar Unido, el Centro de Propietarios de Omnibus de Turismo, la Asociación de Propietarios de Minibuses del Uruguay y el Centro de Propietarios de Remises del Uruguay, que estarían en el entorno de las 1.500 pequeñas y medianas empresas del sector. El próximo paso a dar sería generar la formalidad de este tema, es decir, la inscripción en el Ministerio de Educación y Cultura, etcétera, como federación.

SEÑOR BRAUSE.- Quisiera saber cuáles son los motivos que en este momento los convocan a fundarse como una federación.

SEÑOR SENESE.- El motivo, como en otras actividades que se desarrollan en el país, es que algunas de las gremiales que estamos aquí representadas, somos parte también de la Cámara de Transporte del Uruguay y, en los últimos años se han marcado, como en otros sectores, las diferencias –para decirlo sencillamente- con las grandes y poderosas empresas que son las que tienen mayor representatividad en los organismos de decisión, ya sea en Ministerios, leyes o decretos. A su vez, por la índole de nuestras empresas no tenemos esa misma posibilidad de "lobby", ya que los que estamos acá somos los mismos que manejamos y hacemos los servicios de mantenimiento de nuestras unidades. Es decir que no tenemos las posibilidades económicas, ni de tiempo, de hacer el "lobby" que pueden hacer las grandes empresas. Esos distintos motivos nos han llevado a la formación de la Federación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que la intervención del señor Senador Couriel ha sido clara en el sentido de qué modificaciones podemos introducir y qué se busca. Ustedes quieren estar comprendidos en los beneficios del artículo 4º, pero tenemos una dificultad al respecto. Como dice el señor Senador, tendríamos que imaginar otro sistema porque este implica la devolución del IVA. Es decir, el pago del IVA para ser exonerado, en función del IVA que va a tener el gasoil. No queda claro cuánto va a ser el porcentaje porque hay una potestad del Poder Ejecutivo, ya que se habla de los límites que establezca éste. Se trata de un tema que tenemos que estudiar.

Está claro que si buscamos un sistema esto va a redundar en un beneficio que va a tener como característica el ser formal, aunque ya no sea en esta ley sino en otro instrumento en donde podamos lograr que ustedes tengan un beneficio en el precio del gasoil porque pagan sus obligaciones -el BPS, la DGI- sin regular excesivamente al sector porque hasta el momento ha funcionado. Lo

único que debemos hacer es combatir la informalidad; como es un tema económico –porque la informalidad es un tema económico- debemos generar un beneficio.

Me gustaría saber si hicieron bien los números y si en el caso de que se pueda descontar todo el IVA del gasoil, podrían pagar dicho impuesto.

SEÑOR ERRAMOUSPE.- No.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ustedes hicieron las cuentas y no les cierran en función de ingresar a un sistema de IVA, aunque pudieran descontar todo el IVA del gasoil.

SEÑOR ALONSO.- Voy a poner el ejemplo de lo que sucede con el transporte escolar que tiene que ver con los niños y toca más la sensibilidad de la población. Antes, por seguridad, mucha gente mandaba a los niños al colegio en la camioneta. Lo que sucede es que si antes nosotros llevábamos cien niños ahora llevamos muchos menos porque los padres no pueden pagarla. Entonces, si nosotros volcamos a doña María el IVA diciéndole: mire, no le puedo cobrar más $ 100 por llevar al nene al colegio, ahora le tengo que cobrar $ 120, no lo manda más y, de los cincuenta viajes que hacíamos vamos a pasar a hacer veinte. Es por esta sencilla razón que les decimos que no podemos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quería saber lo que significaba entrar en el sistema del IVA, descontar todo el IVA del gasoil, entrar en la formalidad, tener un combate ya con el informalismo, porque para hacerlo debemos diseñar un sistema. Repito que quería saber si ustedes habían hecho los números con respecto a cuánto significa la informalidad, cómo se combate, entrando ahora, descontando el IVA del gasoil y, por supuesto, teniendo una rebaja de gasoil que generaría una ventaja comparativa frente al sector informal.

SEÑOR MICHELINI.- Si incluimos estos servicios en el artículo 6º, en este momento se resuelve el problema. Pero, a la larga y en la medida en que el gasoil siga subiendo, el lío lo van a tener.

SEÑOR COURIEL.- A la larga lo va a tener todo el conjunto económico.

SEÑOR MICHELINI.- Por supuesto, señor Senador. Mi pregunta es si no se hicieron los estudios pertinentes porque quizás podríamos poner en el artículo 5º que el IVA fuera sólo del 5%. Porque si sigue subiendo el gasoil podrían -ya sea por optativo o porque es sólo un 5%- beneficiarse de los aspectos de la ley y salir de ese impuesto que grava muy poco -me refiero al impuesto del Ministerio de Transporte- más el IVA que seguramente será más de un 5%. Quizás ahora los números no den pero en un futuro podría ser un elemento que les permita descontar el porcentaje que tiene el gasoil que creo es de un 14% más una serie de impuestos que puedan tener. Creo que la solución podría estar más por este lado que por la exoneración lisa y llana. Además, podría ser optativo y cada uno analizar lo que más le conviene.

SEÑOR SEGOVIA.- En el período anterior me había preocupado el tema de los remises y de las camionetas que servían a escolares y tomamos el tema cuando se inició recién el incremento de la forma de compra de camionetas por gente que había recibido dinero por otros motivos y lo invertían ahí. Después se profundizó mucho el estado contratista de informales.

El estado de informalidad era evidente y, por ese motivo, hicimos un seguimiento de la situación. En ese sentido, me gustaría saber si la delegación podría concretar algún dato respecto al número de empresas existentes en esas condiciones -ya sean familiares o de otro orden- porque al parecer serían 1.500 las que se volcarían a la informalidad en el caso de que esto no se corrija.

Concretamente: ¿la delegación tiene idea de cuántas son las empresas informales que están operando en el país? En mi opinión, es un volumen muy grande. Digo esto por la cantidad y por cómo se adquirieron las camionetas, que si tenían un asiento menos debían tener uno más, lo cual tenía que ser corregido, a lo que deben agregarse los controles y demás.

SEÑOR SENESE.- Específicamente, con relación al rubro de transporte escolar, puedo decir que durante el 2002 nuestra gremial, solamente en Montevideo, presentó aproximadamente doscientas denuncias por vehículos informales.

SEÑOR ERRAMOUSPE.- Primero voy a responder la pregunta del señor Senador Segovia, que tiene que ver con números, y luego la del señor Senador Michelini, que es un tema más complejo.

Quiero aclarar que simplemente voy a referirme a algún dato ilustrativo, porque es incalculable la cantidad de empresas informales, ya que día a día se van sumando nuevas unidades al mercado. En principio, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas habilitó 1.100 permisos; en diciembre hizo una depuración y quedaron 400, pero los vehículos restantes no se desguazaron y pasaron a la informalidad. En cuanto a vehículos individuales de transporte de pasajeros, Montevideo tiene una oferta de 1.200 unidades. Si nos referimos solamente a los procedimientos municipales, podemos decir que 600 llegaron a ser exitosos, a un promedio de 20 mensuales; dicho en otras palabras, se hace lo que se puede. De modo que el mal viene de raíz y para resolverlo no habría que contratarlos, porque así no se genera esa situación y, al mismo tiempo, no hay que otorgarles permisos si no están habilitados.

Con relación al tema que planteaba el señor Senador Michelini, estamos dispuestos a discutir en cada uno de estos ámbitos. Sin embargo, me adelanté e hice algunas manifestaciones al señor Senador Couriel sobre la base de informaciones que tengo -que, en su opinión, no están contenidas en el proyecto de ley- porque vemos el peligro que representa el artículo que habilita al Poder Ejecutivo a hacer lo que quiera. Según las discusiones que se han procesado hasta ahora -y supongo que sobre esto va a informar el señor Ministro- 10 puntos se van a poder descontar en el IVA y 4 en los organismos previsionales, y se van a instrumentar contrapartidas por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas con la quita del 5%.

En nuestra opinión, cuando se establece que algo es de manera discrecional, puede ser tan discrecional como la amistad que tengamos. Por ende, pienso que esto debe estar regido concretamente por una ley a la que se llegue con la discusión de todas las partes. Las discusiones rápidas siempre han generado omisiones. Tan es así que alguna ley de inversiones enviada al Parlamento con buena voluntad, que ha tenido un tratamiento rápido e implicado un esfuerzo sin parangón en la historia del país por la velocidad con que fue aprobada -felicitamos esa actitud-, en lo que respecta al estímulo formal del transporte de pasajeros ha dejado afuera a todos los sectores que hoy estamos sentados en esta mesa, por ejemplo, en lo que se conoce popularmente como ticket de transporte.

Por ello, los señores Senadores Heber y Michelini no van a poder usar el ticket transporte para enviar a sus hijos a la escuela ni para tomar un remise para venir al Parlamento para evadir el tránsito que, por otra parte, es cada vez menor.

Todos los sectores que estamos sentados en esta mesa no hemos sido beneficiados. ¿En qué va a terminar eso? Es sencillo: va a haber alguna empresa privada que estudie la fórmula y, mediante una empresa de taxi o de CUCTSA, adelante y nos acepte a nosotros los tickets transporte, con alguna quita. ¿Por qué? Por el tratamiento excesivamente rápido sin la convocatoria a todos los sectores.

Es cierto que mis colegas del transporte colectivo, como los que pertenecen al sector del taxímetro, tienen más capacidad económica y, por ende, más tiempo que nosotros para negociar estas cosas. En mi caso, me enteré cuando ya estaba aprobada la ley de inversión que, incluso, fue corregida por la vía del decreto para incluir al taxímetro dentro del ticket transporte. Nosotros no tuvimos esa suerte y, en este caso, pensamos lo mismo. No creemos que sea positivo que algo tan preciado como la discusión de los impuestos quede librado al Poder Ejecutivo, porque sus integrantes pasan, al igual que los Ministros -que lo hacen cada vez más rápido, según vemos- y la autoridad de turno puede no estar en conocimiento, tal como sucedió con nosotros, que conformamos un sector económico importante y que está al día en este país.

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de los integrantes de la Comisión, les agradezco esta fructífera reunión y les adelanto que seguiremos analizando el tema. Es más, en la mañana de hoy recibiremos al señor Subsecretario para continuar con su discusión.

(Se retiran de Sala los representantes del Centro de Propietarios de Omnibus de Turismo del Uruguay, del Centro de Propietarios de Remises del Uruguay y del Transporte Escolar Unido)

(Ingresan a Sala el señor Subsecretario de Economía y Finanzas y el contador Eibe)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Hacienda del Senado de la República tiene mucho gusto en recibir al señor Subsecretario de Economía y Finanzas y al contador Eibe, asesor de la Cartera, a los efectos de considerar el proyecto de ley que ha sido remitido por el Poder Ejecutivo y ese Ministerio relativo al transporte terrestre de personas y modificaciones tributarias.

Sin más, les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- En primer lugar, quería efectuar algunos comentarios genéricos antes de ceder la palabra al contador Eibe, que es el Director de la Asesoría Tributaria del Ministerio, para que realice una explicación más acabada de los aspectos técnicos de este proyecto de ley.

En general, puedo decir que la iniciativa está referida a la introducción del IVA en el transporte de pasajeros, sobre la base de un criterio de generalización y tratando de evitar las brechas que el sistema tributario tiene, intentando su racionalización.

Por distintos aspectos, consideramos que este mecanismo que contempla el proyecto ayuda a fomentar el formalismo, ya que de alguna manera aquellos nuevos servicios que estén gravados con el IVA van a tener una forma de descontarlo.

A su vez se aprueba la exoneración de crédito para que no se genere un mayor perjuicio en los mismos. Ese crédito estará dirigido a empresas y estará vinculado a los pagos a la Seguridad Social.

En esta etapa del proyecto de ley exoneramos a los taxis y al transporte escolar, porque entendimos que por las características de los servicios que brindan parecía razonable diferir alguna decisión para incorporarlos al nuevo sistema.

A grandes rasgos diré que el proyecto de ley tiende a una generalización -que está dentro de la política tributaria que nos hemos ido trazando- y, en la medida que entre la posibilidad de las empresas de descontar ese IVA -hoy día tendrían una serie de costos asumidos que no pueden descontar- y el crédito que prevé la ley que puedan obtener para evitar el incremento de sus costos, seguramente no va a generar un perjuicio que a la larga fuera trasladado al usuario.

En ese esquema general, si los señores Senadores no realizan preguntas y si el señor Presidente me permite, cedería el uso de la palabra al contador Eibe para que ingrese a la temática técnica y puntual del proyecto de ley.

SEÑOR EIBE.- Antes que nada, haré referencia a algunos conceptos generales que tienen que ver con la forma en que se incorpora la tasa mínima del IVA a los servicios de transporte.

Obviamente, en la situación actual el servicio de transporte de pasajeros no está gravado por el IVA. Por lo tanto, el IVA incluido en las adquisiciones de insumos constituye un costo para las empresas que desarrollan esos servicios. Esos insumos se estiman en el orden del 4%, sin considerar el IVA del gasoil que es de reciente introducción. Los insumos que existían en el momento en que se redactó este proyecto de ley se estiman promedialmente, según las paramétricas existentes en los servicios que son objeto de tarifa, en el orden del 4% del precio del servicio. Si estableciéramos una tasa del 14% en forma automática, se generaría una diferencia del 10%. Es decir, hay un 4% no deducible que pasaría a ser deducible y si ponemos una alícuota del 14% habría un 10% de diferencia que se trasladaba al precio o debería ser absorbido por las empresas.

La idea que manejó el señor Ministro, que fue objeto de conversaciones incluso con representantes de ANETRA y dio origen a esta solución, consiste en establecer un crédito de hasta el 10% del monto de las operaciones, de modo que el 14% del IVA de ventas más el 4% de los insumos y menos ese crédito de hasta el 10% en caso de que los insumos fueran de 4% diera un resultado neutro en términos de precios. Esto está condicionado por algunos aspectos que están en la propia ley.

En el artículo 2º de la ley se establece que, para poder usufructuar ese crédito del 10%, éste no podrá exceder a la suma de las contribuciones especiales a la Seguridad Social y el Impuesto a las Retribuciones Personales devengados y efectivamente pagados en el correspondiente período de liquidación.

¿A qué apunta esto? Apunta a consolidar la situación de las empresas que cumplen con su tributación a la Seguridad Social. Por un lado, se establece un crédito pero, por otro, el mismo se condiciona a que existan aportes a la Seguridad Social por ese monto. De modo que si las empresas no cumplen con este último requisito, no pueden utilizar el crédito, con lo cual estaríamos generando una ventaja a favor de aquellas que sí lo hacen.

Recientemente hemos recibido alguna observación de parte de los representantes de ANETRA, quienes manifiestan que en algunos casos, aun cumpliendo con las obligaciones a la Seguridad Social, no llegan a ese monto de pago de contribuciones especiales e Impuesto a las Retribuciones Personales. Ante esta situación, nosotros estamos dispuestos –y así lo vamos a incluir en el proyecto de ley que remitiremos al Parlamento probablemente en el día de hoy- a aumentar ese tope al 150% de esos pagos a la Seguridad Social. Este es un aspecto que es muy relevante.

SEÑOR MICHELINI.- Quiere decir que para una empresa formal que cumple con todos los requisitos, el 10% por concepto de IVA - en la medida en que el 4% estaría afuera- sería un crédito por encima de los pagos que estaría realizando a la Seguridad Social.

SEÑOR EIBE.- Ahora estamos en la situación previa a la situación del IVA al gasoil, que alteraría la ecuación. Se está hablando de un crédito de hasta el 10%; ahora bien, para que sea otorgado, debe haber aportes a la Seguridad Social por un monto que, por lo menos, alcance ese porcentaje.

SEÑOR MICHELINI.- ¿Eso es lo que se establece?

SEÑOR EIBE.- En lugar del 100% vamos a establecer "hasta el 150%". Supongamos que una persona tiene un crédito de 10 pero tiene pagos a la Seguridad Social -que son los que le corresponde pagar- por 7. De acuerdo con esta ley, sólo tendría un crédito por 7, pero esta cifra se le va a computar por una vez y media, a los efectos de que pueda acceder a los 10 que se requieren. Digo esto porque, de hecho, esas empresas están cumpliendo con sus obligaciones, con lo cual el objetivo se cumple, pero no llegan al monto exigido. Esta es la solución a una inquietud que nos pareció razonable.

Este proyecto de ley establece -aclaro que el mismo fue elaborado cuando todavía no estaba aprobado el IVA al gasoil- que cuando el gasoil se grave con el IVA, este impuesto, obviamente, también será deducible de los insumos que se incorporan al costo del servicio. En ese caso, habrá que modificar el porcentaje de devolución, de tal modo que el resultado siga siendo de suma cero. Por ejemplo, si nosotros teníamos un 4% de insumos, un 14 % de IVA de ventas y hasta un 10% de crédito, por vía administrativa se deberá ajustar ese crédito a los efectos de contemplar la incorporación del IVA -incluido el del gasoil- para que el resultado siga siendo neutral.

Luego, me voy a referir a una iniciativa del Poder Ejecutivo que tiene que ver con algún beneficio adicional transitorio a las empresas vinculadas a cierto aspecto.

Otro punto que es relevante es cómo funciona ese mecanismo de crédito. En principio en la ley se establece que ese crédito de hasta el 10% tiene el mismo tratamiento que el IVA de compras. O sea que en la liquidación de IVA, se parte del IVA de ventas y se deduce el IVA de compras que está incluido en las adquisiciones de las facturas y, si existe diferencia en más, se tendrá impuesto a pagar y, si hay diferencia en menos, porque el impuesto comprado excede al vendido, habrá una diferencia a favor que se transfiere al próximo pedido de liquidación. Esa diferencia a favor no se puede utilizar como certificado de crédito o compensación de otros tributos. Esto es lo que sucede aquí y en casi todas las legislaciones de IVA y que se denomina "el tratamiento a los saldos técnicos de IVA".

En el texto que vamos a remitir, vamos a plantear la posibilidad de que el Poder Ejecutivo dé a ese crédito de hasta el 10%, naturaleza de IVA pago. Esto, si bien en términos económicos es estrictamente igual -porque hay un IVA de venta al cual se le deduce un IVA de compra y existe una diferencia-, la ventaja que tiene una solución de este tipo aplicada transitoriamente -en virtud de este último incremento del gasoil y de los planteamientos que han hecho las empresas- es que si hubiera un excedente de IVA, en la medida en que el crédito del 10% tiene naturaleza de pago, ese excedente se puede utilizar para el pago de otros tributos, como por ejemplo los administrados por la Dirección General Impositiva o aportes previsionales.

Entonces, en este texto complementario que vamos a remitir en el día de hoy -les podemos dejar una copia para que lo vayan viendo-, tenemos la intención de pedir que se nos permita, en forma transitoria, darle la naturaleza de IVA pago a ese crédito ficto que estamos estableciendo. Ese es un aspecto sustancial que se va a incorporar en el proyecto.

Otro aspecto también relevante de este proyecto de ley -y creo que positivo- es que en la medida en que se incorporan estos servicios al ámbito de aplicación de IVA, se induce a las empresas a pedir que quienes les venden insumos y les prestan servicios cumplan con sus obligaciones, porque hasta ahora hay un desestímulo. Si para mí el IVA es un costo y voy a un taller mecánico o adquiero respuestos o cubiertas, no tengo el estímulo de pedir una factura porque implica un costo. En la medida en que se incorpora a la cadena de IVA y hay un 4% estimado, si sucede que en lugar del 4%, el IVA de los insumos pasa a ser el 5% o el 6%, hay un beneficio para las empresas porque van a poder deducir un impuesto mayor. Esto, entonces, tiene un efecto positivo en la medida en que restablece la cadena de oposición de intereses que existe en el IVA y que se corta cuando hay algún tipo de operación exonerada. Todo ello está contemplado en esos artículos.

SEÑOR MICHELINI.- ¿Incluso con el 10% dado como pago? Supongamos que una empresa compra y compra, llega al 4%, sigue comprando y llega al 5% ó al 6%. Pero si el Estado le va a dar un crédito del 10% como IVA pago para descontar de otras cargas impositivas, cuando llega al 5%, ¿cuál es el estímulo?

SEÑOR EIBE.- El crédito es de hasta el 10%. Obviamente nosotros vamos a ir estudiando cómo evolucionan las paramétricas para ver si hay una diferencia de precio relativo entre los insumos que modifique ese 4% estimado originalmente. Pero supongamos que con el gasoil y el insumo del 6%, llegamos a un crédito del 8%. Si tiene la naturaleza de IVA pago y compras por un valor mayor, obviamente le conviene porque podrá utilizar el excedente para pagar otros impuestos. Allí tiene un beneficio claro, porque tiene ese excedente y lo puede utilizar. Pero si tiene un impuesto que no tenga la naturaleza de IVA pago y que sea un impuesto de compra excedentario, también le sirve porque el IVA tiene base financiera. Una persona liquida todos los meses en función de sus ventas y sus compras, de modo que puede suceder que al mes siguiente tenga menos compras de insumos, pero podrá utilizar el crédito excedente del mes anterior, en cuyo caso aun cuando sea un IVA de compras excedentario también le va a servir. Este es

un mecanismo que apalanca la oposición de intereses en favor del formalismo en la adquisición de insumos. Ese es el enfoque general.

SEÑOR COURIEL.- ¿De qué manera se va a hacer el crédito? ¿Para una actividad, para una rama, para todas las empresas igual, o se va a discriminar por empresas o de alguna otra manera?

SEÑOR EIBE.- La idea que nosotros tenemos es hacerlo de la forma más objetiva posible, contemplando las diferencias que existen por cada giro.

Obviamente, no es lo mismo la situación de una empresa de transporte urbano que la de una de carácter interdepartamental.

En lo que tiene que ver con los servicios tarifados, la ventaja es que existen paramétricas. Por lo tanto, las podemos usar como mecanismo razonable de estimación del impuesto comprado, lo cual de alguna manera nos va a acotar el monto del crédito. Además, en general, en este tipo de empresas la información es bastante transparente.

SEÑOR COURIEL.- ¿Básicamente sería por giros y no por empresas?

SEÑOR EIBE.- Sí, señor Senador.

Dado que estamos otorgando un crédito que tiene un componente ficto, queremos que sea lo más transparente posible en términos de aplicación.

Eso es lo que está establecido en los tres primeros artículos.

El artículo 1º grava con el IVA a la tasa del 14% al servicio de transporte, faculta al Poder Ejecutivo a otorgar a los contribuyentes que presten el citado servicio, un crédito de hasta diez puntos porcentuales de dicha alícuota y, además, establece que no estarán gravados -este es un tema que plantearon muy fuertemente las empresas- los subsidios que los Gobiernos Departamentales les otorga.

El artículo 2º dice: "El crédito fiscal a que refiere el inciso segundo del artículo anterior, se deducirá del impuesto correspondiente a las operaciones gravadas del mismo modo que el impuesto incluido en las adquisiciones de bienes y servicios destinadas a integrar su costo. Dicho crédito no podrá exceder a la suma de las contribuciones especiales a la seguridad social y el Impuesto a las Retribuciones Personales, devengados y efectivamente pagados en el correspondiente período de liquidación". Esta es la disposición que va a tener esa modificación a que me referí.

Luego establece: "En el caso de que los citados tributos correspondan al aguinaldo, se podrá considerar la provisión correspondiente a cada mes a efectos de la aplicación del límite establecido en el inciso anterior".

Lo del aguinaldo permanece; inclusive vamos a pedir la facultad que nos permita dar tratamiento a pagos en forma transitoria a ese crédito.

Finalmente, dice: "Cuando el servicio de transporte colectivo de pasajeros se preste por medio de empresas vinculadas estatutariamente a una sociedad administradora, el límite a que refieren los incisos anteriores será la suma de los montos devengados y efectivamente pagados por todas las entidades vinculadas, y el crédito podrá aplicarse indistintamente a cualquiera de ellas". Esto es así porque existen empresas de naturaleza jurídica muy especial.

El artículo 3º establece: "El Poder Ejecutivo fijará el porcentaje del crédito de modo que la aplicación del Impuesto al Valor Agregado al citado servicio de transporte no genere incremento en aquellos precios que estén regulados administrativamente. A tales efectos podrá establecer porcentajes diferenciales en función de las estructuras de costos de las distintas modalidades de transporte.- En el caso de aquellos precios tarifados que sean objeto de reducción en virtud de lo dispuesto en el artículo 8º de la presente Ley," -se trata del artículo que hace referencia a la derogación de un impuesto del 5% que cobra el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sobre los ingresos brutos de las empresas- "el porcentaje de crédito a que refiere el inciso anterior se establecerá de modo de preservar íntegramente dicha reducción".

SEÑOR MICHELINI.- Pregunto si en el artículo 3º queda claro que por este proyecto de ley no se producirá una suba. Aquí se dice que el Poder Ejecutivo fijará el porcentaje del crédito para que no genere incremento en los precios regulados administrativamente, pero ¿no será mejor, partiendo de la base de este impuesto, por los mecanismos que se están planteando, establecer que no podrá ser trasladado al usuario?

SEÑOR EIBE.- Creo que esta redacción es bastante clara, pero no tenemos inconveniente en aceptar una más contundente. El propósito aquí es que no haya aumento de tarifas por la aplicación del IVA.

El artículo 4º dice: "Cuando las enajenaciones de gasoil se encuentren gravadas con el Impuesto al Valor Agregado, el impuesto incluido en dichas adquisiciones podrá ser deducido en su liquidación por las empresas que realicen transporte terrestre de pasajeros dentro de los límites que establezca el Poder Ejecutivo, el que estará asimismo facultado para establecer otros límites de deducción del Impuesto comprado para los restantes insumos destinados a integrar directa o indirectamente el costo de los servicios prestados".

Sobre las adquisiciones de gasoil, que es un bien, como se sabe, que empezó a estar gravado por el IVA, debemos decir que es de uso muy generalizado por no contribuyentes. Entonces existe un riesgo evidente de que si no establecemos la posibilidad de fijar algunos límites objetivos en la forma de deducción, se darían situaciones en las cuales se sobrefacture el IVA al gasoil, se cree un crédito inexistente y se deteriore la base de tributación del impuesto. La otra alternativa sería establecer algún mecanismo diferencial por destino, lo cual es extremadamente engorroso desde el punto de vista práctico.

Creo que hemos transitado con bastante éxito los acuerdos que se han realizado con las empresas de transporte profesional de carga, con las que hemos llegado a un mecanismo de deducción del IVA por un lado y, por el otro, a límites objetivos que den seguridades a los transportistas de que pueden deducir el impuesto y al Estado de que no hay un deterioro de subas imponibles.

Este artículo 4º establece una norma en el sentido de evitar situaciones de abuso por la vía de la sobrefacturación del IVA incluida en la adquisición del gasoil.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Es necesario dar un cheque en blanco al Poder Ejecutivo estableciendo que fijará los límites? Además, se establecerían otros límites de deducción. Parecería que es una delegación un poco grande del Parlamento en cuanto a la discrecionalidad que pueda tener el Poder Ejecutivo.

SEÑOR COURIEL.- ¿Cómo funciona en el caso del transporte de carga?

SEÑOR EIBE.- En el transporte de carga la relación es básicamente idéntica a esta. Lo que hicimos fue establecer un límite sobre el porcentaje de ingreso de los transportistas, el que fue obviamente coordinado con estas empresas, a través de la gremial y con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas que es el que tiene los elementos necesarios para hacerlo.

Entiendo la inquietud de los señores Senadores con respecto a la excesiva discrecionalidad, pero son mecanismos que se han utilizado frecuentemente, por ejemplo, en materia de Impuesto a la Renta y, en general, con resultados bastante satisfactorios.

Establecerlo por ley, si bien da las garantías de la ley, tiene el inconveniente de la rigidez. El problema es que muchas veces se generan casuísticas que son impredecibles; la ley muy difícilmente pueda abarcar todas las situaciones que se dan. Además, en muchos casos acá estamos haciendo camino al andar. Muchas veces llegamos a una solución justa por aproximaciones sucesivas. Por ejemplo, pasó con el tema del límite de los aportes previsionales. Originariamente parecía que era una buena medida pero luego, contrastado con la realidad, se vio que en algunos casos no funcionaba.

En principio no tenemos inconveniente en que se incorpore en la ley pero hacemos la observación de que nos puede quitar margen de maniobra para poder acordar con las empresas, que de alguna manera es el camino que se ha transitado.

SEÑOR MICHELINI.- ¿Cuánto se está cobrando a las empresas?

SEÑOR EIBE.- Las empresas de transporte hasta ahora no pueden deducir el IVA al gasoil porque no están gravadas.

SEÑOR MICHELINI.- Quisiera saber en cuánto acordaron con las empresas de transporte de carga el porcentaje deducible del IVA al gasoil.

SEÑOR EIBE.- El artículo 5º del Decreto 13/02/03 establece que será de un 3% del monto de la facturación total de los fletes gravados. Esta fue la cantidad que se acordó y salió en un Decreto porque la ley facultaba al Poder Ejecutivo a establecer ese límite. En el caso de los productores agropecuarios el límite en la adquisición de gasoil es del 0.4% del monto de la facturación total correspondiente a la venta de productos agropecuarios. Todo esto se hizo en función de estudios técnicos que, obviamente, pueden variar y, por eso, de alguna manera llamaba la atención con respecto a la necesidad de tener cierta flexibilidad en la fijación. Esto es algo que ha funcionado razonablemente bien.

SEÑOR SANABRIA.- Me gustaría que dejaran una fotocopia del Decreto.

SEÑOR EIBE.- El artículo 5º establece que los transportistas terrestres de pasajeros deberán tributar preceptivamente los Impuestos al Valor Agregado y a la Renta de Industria y Comercio quedando en consecuencia excluidos de las exoneraciones dispuestas por los literales e) del artículo 33 del Título IV y b) del artículo 20 del Título X, Texto Ordenado del 96. Este propio artículo excluye de lo dispuesto en el inciso anterior a empresas que tengan por giro exclusivo el transporte escolar o el de taxímetro. Creo que esto se explica por sí solo y aquí lo que se establece es la inclusión preceptiva en el IVA y en el IRIC de las empresas transportistas terrestres con exclusión de los taximetristas y de las empresas de transporte escolar.

SEÑOR COURIEL.- ¿Cuál es el universo de los transportistas terrestres de pasajeros? ¿Quiénes entran y quiénes no?

SEÑOR EIBE.- El contrato de pasaje abarca una enorme variedad de prestaciones. Básicamente están los que explotan líneas regulares de transporte urbano, departamental, interdepartamental, internacional, colectivo o en forma de taxímetros, los que prestan servicios de transporte sin explotación de líneas y aquí se incluye un vasto universo, como los que prestan servicios turísticos, de transporte de personas utilizando los permisos y franquicias del turismo pero muchas veces en condiciones de competencia desleal con los servicios regulares de línea, que es un tema que ha sido objeto de mucha controversia y muy abundantemente argumentado por las empresas que prestan servicios regulares, básicamente, por los que explotan servicios de línea de ómnibus regular y de taxímetro que están enfrentando a empresas normalmente registradas como prestadoras de servicios turísticos, que en realidad están prestando servicios cuasi regulares en zonas urbanas en competencia con ellos y muchas veces pagando menos tributos. Esto no quiere decir que no sea relevante dicha prestación en el sector turístico, sino que la propia estacionalidad de esas actividades genera muchas veces la utilización fuera de temporada en competencia con las entidades que están regularmente constituidas y que además pagan todos sus impuestos. También están los remises que tienen un registro especial. Quiero aclarar que se da una situación bastante heterogénea porque no todas las Intendencias tienen criterios homogéneos con respecto al otorgamiento del permiso de remise, porque algunas son más estrictas en el contralor del desarrollo de una actividad empresarial y otras no lo son tanto. Con esto lo que se pretende es una normalización de ese tipo de servicios.

SEÑOR COURIEL.- En la mañana de hoy recibimos a una delegación representante del transporte terrestre y me parece que sería conveniente que ustedes tuvieran la versión taquigráfica del planteo que nos hicieron. En esencia se trata de un grupo de alrededor 1.500 empresas, dentro de las que se incluyen el transporte de turismo, remises y escolares.

La primera queja que nos plantearon tiene relación con el informalismo. Concretamente, intentaron mostrar que existe la necesidad de prohibir el funcionamiento y la inscripción de empresas si no están autorizadas tanto en el ámbito nacional como en el departamental. De modo que este es uno de los temas sobre los que ellos se quejaban enormemente, diría, que casi fue un tema central, es decir, el combate al informalismo.

Por otro lado, plantearon la posibilidad de que sectores como el de los remises fuese exonerado del IVA, en cuyo caso el 99% de las empresas son de carácter familiar, o sea, pequeñas empresas.

Otro elemento que manejaron es que hay una ley de turismo por la cual no se paga IVA y, en ese sentido, solicitan que ese tipo de transporte siga siendo contemplado y no se incluya dentro de las disposiciones que se proyectan. Este sector ya está exonerado de IVA, pero según esta iniciativa podría aplicárseles ese Impuesto.

Otro de los puntos analizados, tiene que ver con el artículo 4º, tema al que, si no me equivoco, se iba a referir el señor Presidente de esta Comisión. A ese respecto, la delegación planteó la necesidad de que esas pequeñas empresas de remises y turismo pudieran tener la posibilidad de deducción del IVA al gasoil.

Mi intención es trasladar los planteos de la delegación que recibimos esta mañana. Insisto, señor Presidente, en que sería conveniente que la versión taquigráfica de todo lo que aquí se trató fuera cursada al Ministerio de Economía y Finanzas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si el contador Eibe me permite, quisiera referirme a ese tema porque se trata de la delegación que recibimos esta mañana.

En mi opinión, bastaría con que el artículo 6º reconociera la Ley por la cual están exoneradas del IVA las empresas de ómnibus de turismo. Creo que sería suficiente la mención, de tal modo de no provocar una colisión. De lo contrario, queda la duda si al no exonerarlos en el artículo 6º se los está incluyendo, justamente, al no hacer mención de la exoneración que reciben por ese rubro las empresas dedicadas al transporte de pasajeros turismo -por cierto, son empresas de ómnibus unipersonales- a nivel interno y externo del país. La queja concreta era en lo que tiene que ver con el informalismo.

Personalmente, no veo la forma de incluirlos en este proyecto, en el beneficio de la rebaja del gasoil para los que están exonerados. En todo caso, queda pendiente la búsqueda de un mecanismo para combatir el informalismo, tal como le interesa en todos los términos al propio Gobierno, y otorgarles un beneficio a este sector mediante otro sistema y no por el IVA. Si los estamos exonerando, no los podemos incluir en este sistema. Tal como señalaba el señor Senador Couriel, me parece que tenemos que buscar la forma de que sea un negocio más favorable ser formal que informal.

Si hay un beneficio, creo que debe ser incluido. Entiendo que lo hicimos para el transporte de carga. Hay que tener en cuenta que era con el sistema de IVA.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- La casuística ha sido muy difícil. Justamente pensamos que el tema del informalismo sería salvado con algunas normas que están en esta ley y que estarían ayudando a combatirlo. En el caso de las empresas de turismo, la casuística es muy grande, porque hay empresas que están más o menos constituidas y hay otras que son, simplemente un ómnibus. Las grandes empresas las contratan para realizar sus servicios cuando a su vez ellas tienen ómnibus de línea y de turismo. Por lo tanto, entrar en estos aspectos técnicos se puede convertir en algo muy complicado y generar exoneraciones y excepciones, porque como dije, sería muy difícil abordar el universo de las distintas empresas de turismo.

SEÑOR COURIEL.- Una de las cosas que plantean los transportistas es que no han tenido contacto con el Ministerio de Economía y Finanzas, cosa que sí sucedió con las grandes empresas. Me parece que sería importante que el Ministerio contara con la versión taquigráfica de la reunión que mantuvimos con dicha delegación.

SEÑOR MICHELINI.- Quiero agregar además que este va a ser otro proyecto de ley, porque el hecho de que se considere hasta un posible 10% de IVA como pago, no estaba en conocimiento de quienes nos visitaron y pienso que puede cambiar toda la ecuación. Es un fuerte estímulo para operar formalmente y, reitero, pueden cambiar muchas de las cosas que ellos nos han comunicado.

Creo que no sólo es positivo que el Ministerio analice la versión taquigráfica de lo acontecido en este ámbito, sino que también sea enviada la versión taquigráfica de lo que se está discutiendo a nuestros anteriores visitantes.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Quiero aclarar que la política del Ministerio siempre ha sido recibir a quien lo solicite. Entonces, analizaremos el tema y haremos los contactos necesarios.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me adhiero a la solicitud del señor Senador Couriel en cuanto a establecer un diálogo con las agremiaciones. Como el Ministerio mandará un proyecto complementario y, tomando lo que dijo el señor Senador Michelini en cuanto a poder hacer nuevamente los números, quizás los transportistas no sepan que si tienen excedentes de IVA puedan pagar otros impuestos. Pienso que eso puede cambiar realmente los números.

Concretamente les pregunté -y en la versión taquigráfica está registrado- si habían hecho bien los números en cuanto a lo que implica la rebaja en el precio del gasoil, que es el combustible básico de su trabajo, a lo que me respondieron que sí. Estoy seguro que no tienen presente estos nuevos comentarios que el Ministerio nos ha hecho.

Entonces, sería bueno que antes que nos mandaran el Mensaje complementario se hable con los interesados de modo tal que si hacen bien las cuentas, quizás no sólo no pidan quedar comprendidos en la exoneración, sino que algunos que están exonerados podrían quedar comprendidos en la ley.

SEÑOR EIBE.- Con respecto al tema de esa exoneración que existe en materia de IVA a la prestación de servicios de transporte turístico, debo decir que hay una exoneración general al transporte de pasajeros, que está vigente y un decreto-ley de promoción del turismo, que se remite al de promoción industrial, que está contemplado en la ley de inversiones. Al amparo de esto, se han establecido algunas exoneraciones a la importación de ómnibus de turismo. No sé que exista una disposición legal que exonere los servicios de turismo y el transporte de pasajeros lo que, por otra parte, sería sobreabundante porque ya están exonerados en términos generales. Entonces, en realidad esta ley lo que hace es establecer una eliminación general de la exoneración para todo lo que no sea taxímetros y servicio de transporte de escolares.

Creo que la mejor solución para que se puedan beneficiar con la deducción del impuesto comprado, justamente, es que se incorporen al IVA, en el sistema de IVA pagos y aún con el de IVA compras. Digo esto porque si ellos tienen su insumo de 4% y un 14% de ventas, el crédito del 10% les sería absolutamente irrelevante. Claro, el tema es que si, de repente, no documentan adecuadamente los insumos o los compran fuera de fronteras, pueden tener algún costo.

Me parece que aquí las situaciones son muy heterogéneas y quiero hacer énfasis en lo que decía el señor Subsecretario, en el sentido de que muchas veces las empresas de turismo compiten con empresas regulares de prestación de servicios de línea. Entonces, no parece muy razonable que estas últimas empresas estén tributando IVA, mientras que las primeras se encuentren en el régimen del literal e).

Por supuesto que estas propuestas las vamos a recibir y buscaremos arribar a soluciones pero, repito, creo que las situaciones son muy heterogéneas. Es muy probable que la situación de una empresa que hace un servicio de remise y tiene un solo auto no sea la misma que la de una empresa de turismo que tiene tres o cuatro omnibuses. Creo que el enfoque debería basarse en esas diferencias porque, de lo contrario, podríamos cometer injusticias en los dos sentidos. De cualquier forma, parece razonable que leamos la versión taquigráfica de estas reuniones y analicemos el tema.

El artículo 7º dice: "Exclúyese el Impuesto al Valor Agregado de las exoneraciones tributarias de que gozan las cooperativas que presten servicios de transporte terrestre de pasajeros". Esto es para evitar que por la vía de exoneración subjetiva se creen situaciones de inequidad con respecto a los distintos prestadores.

El artículo 8º establece: "Derógase el Impuesto a los Ingresos Brutos de las Empresas de Transporte de Pasajeros creado por el artículo 16 de la Ley Nº 12.950, de 23 de noviembre de 1961".; esta era la disposición a la que hacía referencia.

El artículo 9º dice: "El cumplimiento por parte de las empresas de las obligaciones tributarias contenidas en la presente Ley, no otorgará a las mismas derecho alguno en relación con la realización de actividades que estén sujetas al otorgamiento de concesiones de líneas, concesiones de servicios públicos, autorizaciones o registro por parte de las autoridades competentes.

Asimismo, el citado cumplimiento tributario no eximirá a las empresas que realicen en forma ilegal las actividades a que refiere el inciso anterior, de las sanciones de cualquier índole que les pudieran corresponder".

Esto es porque no queremos que el hecho de que las empresas tributen genere ningún tipo de precedente con respecto a aquellos permisos que en el ámbito nacional o municipal el Estado otorga a determinados explotantes. Digamos que es una preservación de ese derecho.

Con esto terminaríamos la explicación del proyecto y les haríamos llegar estos artículos a los que hacía referencia.

SEÑOR MICHELINI.- Hay una novedad en este proyecto que nos anunciaron en el sentido de que existiría la posibilidad de considerar hasta un 10% -que el Poder Ejecutivo, si el Parlamento le da la facultad, podría determinar que fuera menos, un 7%, un 8% o un 9%- de IVA pago. Actualmente tendrán que ver el tema del gasoil, donde se pondrán algunos límites y el de otros insumos que hacen al propio funcionamiento del área del transporte que en algunas empresas puede ser descontrolado, como el aceite.

Pero la pregunta es si el Poder Ejecutivo no ha evaluado la posibilidad de poner, para ese crédito pago, algún otro estímulo. Porque ahora dicen que también se va a poner, no el 100% de las cargas, sino hasta un 150% que no podía exceder ese crédito.

El Poder Ejecutivo puede decir: "Bueno, es hasta un 10%, pero en una empresa, como las cargas de pago de salarios" -incluso tomando el 150%- "no llegan al 10%, el monto máximo sería de un 7%".

Entonces, a los efectos de dar un estímulo, pregunto si no sería posible –y estoy pensando en voz alta- decir que ese crédito que se paga -es un 4% que históricamente se paga de IVA, pero supongamos que esto sube un punto más- no podrá, por ejemplo, superar el doble de lo que ya se paga con el IVA de compras, a los efectos de que se pidan todas las boletas. No sé si me explico. Pregunto si a ese crédito que se va a otorgar como pago no se podrá agregar algún otro elemento en donde quede claro lo siguiente: "Yo le voy a dar un IVA como pago, pero no podrá exceder la vez y media de IVA de compras que usted tiene. De modo que usted tiene que pedir todas las boletas". En fin, me refiero a dar un estímulo que esté atado al propio requerimiento de boletas del IVA de compras. De pronto se podría estudiar algún elemento así. Si ello supone que se generen inconvenientes de todo tipo, lo dirán nuestros visitantes.

SEÑOR EIBE.- En realidad, el mecanismo del IVA de pagos lo estamos enfocando con un criterio transitorio para ayudar a las empresas que han sufrido un incremento de los insumos importados y, particularmente, de los que tienen componentes de petróleo muy importantes. En esa medida existe la posibilidad de que el crédito sea un poco mayor, por ese período transitorio, del que efectivamente les correspondería. No tengo conmigo los números, pero debo decir que al 4% de insumos hay que agregar la incidencia del IVA del gasoil, que puede ser un 2% o un 3%. Supongamos que sea un 3%; en ese caso ya tenemos un IVA de compras del 7% y un crédito de hasta el 10%. Entonces, si por ejemplo diéramos un crédito del 8,5% por la vía del IVA de pagos, le estaríamos concediendo un 1,5% adicional equivalente a la mitad, aproximadamente, del incremento del gasoil. Por supuesto que eso no está pensado en forma permanente, pero puede ser un aliciente en este período transitorio.

Desde luego que en el largo plazo la idea es que esto funcione como un IVA de compras y no como uno de pagos, ya que también pueden darse situaciones abusivas, sobre todo en las empresas que no son de tarifas o que manejan sus ingresos; ellas pueden incrementarlos y, obviamente, crece ese 10%, 8% o 9%. Entonces, podrían estar generando créditos que no son verdaderos para pagar otros impuestos, y tampoco queremos que eso suceda. Cuando el mecanismo es el de IVA de compras, eso no sucede porque lo peor que nos puede pasar es que lo trasladen para el mes o el Ejercicio siguientes.

Lo que plantea el señor Senador lo tenemos pendiente. Es más; en este período transitorio de tres meses el señor Ministro ha tomado el compromiso de asumir el 50% de ese incremento del gasoil por la vía de ese crédito por pagos excedentarios. O sea que está planteado para utilizarlo, de alguna manera, como estímulo.

Incluso, en el proyecto que van a recibir los señores Senadores se plantea -como todavía no está vigente la ley, pero sí el IVA del gasoil- la facultad de otorgar un crédito por ese 50% del IVA del gasoil en el período comprendido entre la fecha de entrada en vigencia de dicho IVA y la de aprobación de la ley. Con ello estamos alineados en lo que plantea el señor Senador.

(Se suspende momentáneamente la toma de la versión taquigráfica)

(Se reanuda la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el contador Eibe.

SEÑOR EIBE.- Quiero señalar que, de cualquier manera, ya sea considerado como IVA de pagos o de compras, el hecho de establecer un porcentaje, por ejemplo del 8%, presupone que exista un 6% de impuesto incluido en la factura. Si la empresa tiene más IVA de compras en la factura, necesariamente tendrá un beneficio porque estaría excediendo el IVA de ventas. Creo que es más líquido tenerlo cuando se considera el IVA de pagos, ya que se lo podría utilizar, por ejemplo, para pagar las obligaciones con el Banco de Previsión Social al mes siguiente.

SEÑOR MICHELINI.- Esto llevará un trámite.

SEÑOR EIBE.- Así es, señor Senador. Si se lo utiliza para pagar obligaciones con la DGI, lo puede compensar en el mismo mes. En principio, como solución general, nos inclinamos porque sea un impuesto de compras. En esta coyuntura, donde hay una situación de dificultad que todos reconocemos por el aumento del precio del petróleo que generó un incremento muy fuerte en el valor del gasoil, la idea es darle la naturaleza de IVA de pagos para que puedan superar sus necesidades de liquidez más rápidamente.

Inclusive, en el propio decreto se habla de los taxímetros, que no están comprendidos en el IVA y que, por lo tanto, no pueden utilizar este mecanismo. En este sentido, pedimos la facultad para incorporarlos al régimen de tributación del literal e). Estos, por el nivel de ingreso que tienen, tributan por un impuesto mínimo de rentas que, dependiendo si se trata de una unidad, se ubica en el orden de los $ 1.400 por mes. El literal e) alude a que aquellas explotaciones que no exceden los $ 350.000 por año, abonan $ 1.090. Además, deben pagar Impuesto al Patrimonio, que está en el entorno de los $ 5.000 mensuales. Entonces, como los taxímetros están en una muy mala situación, lo que se solicita es que se permita que, temporalmente, sean transferidos al régimen de tributación establecido en el literal e), aun cuando hayan tenido ingresos que excedan los $ 350.000 anuales. Esto no está comprendido en este proyecto de ley, sino en el que nosotros les vamos a remitir. Cabe indicar que esto les estaría significando un alivio a su situación. Además, por el hecho de quedar amparados en el literal e), dejarían de ser contribuyentes del Impuesto al Patrimonio.

SEÑOR BRAUSE.- Me gustaría saber si no interpreté mal el planteo que realizó la delegación que nos visitó anteriormente. Sus representantes manifestaron que no quisieran salir del amparo del régimen del literal e) del artículo 33 del Titulo IV y del literal d) del artículo 20 del Título X del Texto Ordenado, por cuanto les significaría un gasto adicional en la administración de la nueva forma de tributación. Al mismo tiempo, quieren estar contemplados en los beneficios que se promueven a través de este proyecto de ley. Es en este punto que se me plantea una gran interrogante, ya que no sé cómo es eso posible. Esta es la razón -y quiero que quede constancia en la versión taquigráfica- por la cual específicamente les solicité que aclararan a cuántas empresas estaban representando -a lo que se me respondió que eran 1.500 empresas- y si efectivamente, como anunciaron, estaban en trámite de formar una federación. A ello expresaron que sí, que en eso se encontraban, y que el motivo principal era tener una voz común frente a las autoridades, como tenían otros organismos privados.

Pregunto cómo es posible congeniar lo que ellos aspiran manteniéndose dentro del sistema tributario actual, con el beneficio que plantea esto que se proyecta. Por otro lado, si se incorpora a través de una federación, ese costo administrativo que se adicionaría se podría contemplar atendiéndose la administración tributaria a través de la federación.

Dejo formulado el planteo para quienes nos visitan y para que quede constancia en la versión taquigráfica la razón de la pregunta a nuestros visitantes.

SEÑOR EIBE.- Con respecto a lo que decía el señor Senador Brause, los regímenes de liquidación de IVA y de Impuesto a la Renta tienen mecanismos muy simplificados. En el caso del Impuesto a la Renta no existe mayor diferencia con el régimen que hoy deberían estar pagando, porque lo que seguramente terminarán pagando es el impuesto mínimo, que se paga una vez por mes con un documento preimpreso que llega a cada uno y que puede pagar en cualquier local de la red ABITAB. Después hay una declaración anual en la que sólo tiene que establecer el monto total de los ingresos que tuvo y aplicar la tasa del impuesto. De ningún modo requiere la prestación de un servicio profesional ni un costo adicional demasiado grande.

En el caso del Impuesto al Valor Agregado, para poder descontar los créditos deben tener la documentación archivada y ordenada, que creo que es uno de los buenos propósitos de esta iniciativa, ya que de alguna manera induce a la gente a formalizarse. Tampoco requiere que tengan contabilidad. Lo único que deben tener es la documentación, las facturas ordenadas por fecha en un bibliorato y una liquidación anual. Después tienen que ir a pagar en ABITAB con un formulario preimpreso que les llega por correo al domicilio constituido. A veces hay mucho mito con respecto a este tema. Tienen que presentar una declaración jurada anual que es muy sencilla, porque lo único que deben incluir son los ingresos totales y los sueldos fictos patronales que se paga el Banco de Previsión Social.

SEÑOR MICHELINI.- ¿La declaración jurada es anual y después efectúa el pago en doce cuotas?

SEÑOR EIBE.- Los pagos de los anticipos de Impuesto a la Renta para las empresas que tienen renta significativa, se determinan con un coeficiente entre los ingresos del año pasado y la renta. Pero casi el cien por cien de estas empresas únicamente van a efectuar el pago mínimo de $ 1.420, que es el mismo todos los meses. Es una cifra fija que no requiere ningún tipo de cálculo. Lo único que tienen que hacer es llenar el formulario y pagar en ABITAB. No plantea dificultades que requieran ningún tipo de asesoramiento. Quiere decir que por ese lado no hay gran dificultad adicional por ingresar al sistema. Por lo demás, tiene la ventaja de que los induce a pedir las facturas sobre sus insumos.

SEÑOR SAPOLINSKY.- Quiero hacer una pequeña aclaración más sobre este tema. Normalmente, las propias gremiales que nuclean a este tipo de empresas, como por ejemplo el taxímetro, se encargan generalmente de los trámites de cada una de las empresas, hacen los pagos y presentan las declaraciones. De todas maneras no parecería generar costos extraordinarios.

SEÑOR SEGOVIA.- Quiero formular un comentario. El contador Eibe manifestó que se habían hecho repetidas consultas y conversaciones de parte del Ministerio con ANETRA.

Esto es algo que está un poco vinculado a lo que expresaron, justamente, quienes fueron recibidos antes por la Comisión. Creo que ellos temen, en parte, en la posibilidad de transformarse en empresas que en este momento no pueden controlar, ni siquiera financieramente, y necesitan hacerlo. Entonces, el negociar directamente con ANETRA supone un espectro mucho mayor, pero me parece que las observaciones que hacen podrían neutralizarse, tal vez, con la respuesta que va a venir -y cuando entre en conocimiento de ellos- y, a su vez, manteniendo un diálogo con aquellos que significan un porcentaje reducido frente a ANETRA. Ahora bien, la situación empresarial muy especial es que no compiten con ANETRA directamente, pero sí en otros servicios.

Lo que quisiera trasmitir como observación es que si se disparan los informalismos, ello contribuirá con algo que está sucediendo en todas las fronteras del país: se lleva el transporte turístico hasta la frontera y allí se cambia de vehículo, lo cual significa una pérdida real para nuestro transporte internacional. Se llega hasta ahí y se pide el cambio de vehículo a empresas contratadas, inclusive por parte de las propias empresas nacionales, con lo que se desfigura totalmente la finalidad de captación del aporte de un servicio, aporte que es tan necesario.

Este es, pues, un problema muy difícil, porque se producen situaciones muy variadas y creo que la generalización –personalmente estoy de acuerdo con ella- se consolidaría en el diálogo con esas personas.

(Ingresa a Sala el señor Ministro de Economía y Finanzas)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Hacienda da la bienvenida al señor Ministro de Economía y Finanzas.

Continuando con el análisis del proyecto de ley a estudio, tiene la palabra el señor Subsecretario.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Simplemente, un comentario sobre lo último planteado –que admito no es el objeto de esta discusión- en cuanto a empresas que irían hasta la frontera.

Justamente, en el pasado se han generado elementos contrarios. Como ustedes recordarán, en el año 2001 se produjo una polémica importante por la introducción de transporte desde el exterior, que venía vacío hasta Montevideo para transportar fuera de fronteras, en virtud de que las empresas argumentaban que no tenían suficiente capacidad para seguir manteniendo el servicio. Digo esto porque se generaba un proceso contrario, puesto que no se trataba de que las empresas transportistas se dirigieran a la frontera, sino de la introducción de empresas del exterior. Fue por eso que en su momento el Ministerio de Turismo se había puesto firme en la determinación de no admitir la presencia de empresas del exterior que tenían beneficios de los que no gozaban las nacionales.

Esto, como dije, no hace al tema tributario que estamos analizando, ni al punto que estamos discutiendo en este momento.

SEÑOR MINISTRO.- Supongo que ya se ha avanzado sobre el estudio del proyecto de ley. Creo que es una solución definitiva, independientemente de los valores, ya que varían los combustibles y demás. Nos parece que es una respuesta del mismo tipo que se dio a los camiones de carga, donde la tendencia es disminuir la distancia entre ser formal e informal y permitir que los formales descuenten algunas de estas cosas de manera de generar una competencia más leal.

Pero creo que de esto ya se ha informado. Luego que terminemos con este punto, quisiera brindar más información que no tiene que ver con el proyecto de ley. Así que quedaría a la espera de que la Comisión termine con la consideración del proyecto y si hay alguna consulta, con mucho gusto la contestaré.

SEÑOR SANABRIA.- Seguramente este tema va a seguir siendo analizado y discutido en otras oportunidades, pero sobre la aplicación del impuesto, quisiera saber si hay opinión referida a la utilización de toda la facturación en el descuento del IVA. Aclaro que hablo de la globalidad del tema y no concretamente de este proyecto de ley. Por ejemplo, pienso en muchas actividades de servicios, como los restaurantes, donde la gente no se lleva la boleta porque está limitada la utilización de ese descuento, lo que en definitiva también genera una especie de informalidad dentro de la formalidad, pues le exigimos al restaurante que facture, pero a su vez quien consume, no tiene interés de llevarse la boleta. ¿Hay alguna tendencia de uniformizar todo el sistema en el sentido de apuntar a que eso no sea una especie de freno a la formalidad? Quisiera saber si hay alguna opinión al respecto para poder analizarla en el futuro.

SEÑOR MINISTRO.- La línea de razonamiento es la misma que estamos llevando con este proyecto, es decir, tratando de cerrar la brecha. Estamos buscando que toda la gente tenga una utilidad para la boleta formal, que la pueda trasladar y descontar. Pero todos los extremos son malos. Antes también se habían detectado abusos en esa materia.

Probablemente en algún momento podamos buscar alguna mecánica de límites o topes que nos permita volver a eso. No tengo dudas de que es bueno que se pida la boleta en el restaurante. Cierto es que cuando la parte tributaria del Ministerio de Economía y Finanzas promovió no deducirlas más, todos conocemos en qué condiciones se pedían las boletas. No tengo dudas de que desde el punto de vista de los principios es correcto y es bueno que se deduzca. Buscaremos la herramienta necesaria para lograrlo.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Así se hace. Es la hora 12 y 45 minutos.)